Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1886

29. 06. 95

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 10. Juni 1993 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über den Luftverkehr

A. Zielsetzung

Mit dem Gesetz soll einem völkerrechtlichen Vertrag nach Maßgabe des Artikels 59 Abs. 2 des Grundgesetzes zugestimmt werden. Mit seiner Hilfe wird der internationale Fluglinienverkehr für die deutschen Luftfahrtunternehmen und die des Vertragspartners zwischen beiden Staaten auf eine solide Rechtsgrundlage gestellt, die im Gegensatz zur Gewährung vorläufiger Rechte – ohne Vertragsbasis – auch langfristige Planungen trägt und nur formalisierter Beendigung unterliegt.

B. Lösung

Die Bundesrepublik Deutschland und die Ukraine gewähren sich gegenseitig die Rechte des Überflugs (1. Freiheit), der Landung zu nichtgewerblichen Zwecken (2. Freiheit), des Absetzens (3. Freiheit) und des Aufnehmens (4. Freiheit) von Fluggästen, Gepäck, Post und Fracht im gewerblichen internationalen Fluglinienverkehr. Rechte der 5. Freiheit = gewerblicher Verkehr zwischen dem jeweils anderen Vertragspartnerland und einem Drittstaat (vice versa) werden nur im Einzelfall aufgrund gesonderter Vereinbarung zwischen den beiden Staaten gewährt. Kabotagerechte sind ausgeschlossen. Das Vertragsgesetz trägt den nationalen Erfordernissen zur Umsetzung dieses Vertrages in deutsches Recht Rechnung.

C. Alternativen

Vertragsloser Zustand mit nicht gesicherten Verkehrsrechten.

D. Kosten

Es entstehen keine Kosten.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren Höhe, regelt.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 900 01 – De 20/95

Bonn, den 29. Juni 1995

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Abkommen vom 10. Juni 1993 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über den Luftverkehr mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 686. Sitzung am 23. Juni 1995 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Dr. Helmut Kohl

Entwurf

Gesetz zu dem Abkommen vom 10. Juni 1993 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über den Luftverkehr

Vom

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Kiew am 10. Juni 1993 unterzeichneten Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 Abs. 1 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf das Abkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 105 Abs. 3 in Verbindung mit Artikel 106 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 des Grundgesetzes erforderlich, da die in Artikel 6 des Abkommens vorgesehenen Vergünstigungen auch die Umsatzsteuer und die Biersteuer berühren, deren Aufkommen den Ländern ganz oder teilweise zufließt.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes. Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Abkommen nach seinem Artikel 20 Abs. 1 in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

Das Vorhaben wirkt sich weder auf die Einzelpreise noch auf das Preisniveau, insbesondere nicht auf das Verbraucherpreisniveau aus, da das Abkommen neben Fragen technischer Art sowie der Rechtsgewährungen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit nur die Art und Weise der Bestimmungen von Beförderungsentgelten, nicht aber deren Höhe, regelt.

Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Ukraine über den Luftverkehr

Угода між Урядом Федеративої Респувліки Німеччина та Урядом України про повітряне сполучення

Inhaltsübersicht

Зміст

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

und

die Regierung der Ukraine –

Vertragsparteien des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, zur Unterzeichnung aufgelegt in Chicago am 7. Dezember 1944,

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Hoheitsgebieten und darüber hinaus zu schließen –

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeuten, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt,

Уряд Федеративної Республіки Німеччина

та

Уряд України

які є учасниками Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, відкритої для підписання в Чікаго 7 грудня 1944 року;

бажаючи укласти Угоду, яка стосується встановлення й здійснення повітряних сполучень між і за межами їх відповідних територій;

домовились про таке:

Стаття 1

Визначення понять

(1) У цій Угоді, якщо контекст не припускає інше:

a) „Zivilluftfahrt-Abkommen“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegte Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt einschließlich aller nach dessen Artikel 90 angenommenen Anhänge und aller Änderungen der Anhänge oder des Zivilluftfahrt-Abkommens selbst nach dessen Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für beide Vertragsparteien in Kraft getreten oder von ihnen ratifiziert worden sind;

b) „Luftfahrtbehörde“ in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr, in bezug auf die Ukraine das Verkehrsministerium der Ukraine oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

c) „bezeichnetes Unternehmen“ jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 3 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll.

(2) Die Begriffe „Hoheitsgebiet“, „Fluglinienverkehr“, „internationaler Fluglinienverkehr“ und „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ haben für die Anwendung dieses Abkommens die in den Artikeln 2 und 96 des Zivilluftfahrt-Abkommens festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff „Tarif“ bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung (d. h. die Beförderung zwischen Punkten in den Hoheitsgebieten von zwei oder mehr Staaten) von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und schließt folgendes ein:

a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;

b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;

c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;

e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

a) ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;

b) in ihrem Hoheitsgebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

c) in ihrem Hoheitsgebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(а) термін „Конвенція“ означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в Чікаго 7 грудня 1944 року, та включає будь-який Додаток, прийнятий згідно зі Статтею 90 цієї Конвенції, та будь-яку поправку до Додатків або Конвенції, прийняті згідно з її Статтями 90 та 94, у такій мірі, в якій ці Додатки й поправки дійсні для чи ратифіковані обома Договірними Сторонами;

(б) термін „авіаційні влади“ стосовно Федеративної Республіки Німеччина – Федеральне міністерство транспорту, а стосовно України – Міністерство транспорту України; або в обох випадках – будь-яку особу чи орган, уповноважені здійснювати функції, які виконують згадані влади;

(ц) термін „призначене авіапідприємство“ означає авіапідприємство, яке одна Договірна Сторона призначила, письмово повідомивши іншу Договірну Сторону, відповідно до Статті 3 цієї Угоди як авіапідприємство, яке уповноважене здійснювати міжнародні повітряні сполучення по маршрутах, встановлених згідно зі Статтею 2 (2) цієї Угоди.

(2) Терміни „територія“, „повітряне сполучення“, „міжнародне повітряне сполучення“ та „зупинка з некомерційними цілями“ в цій Угоді мають значення, надані їм у Статтях 2 і 96 Конвенції.

(3) Термін „тариф“ означає ціну, яка призначена за міжнародне перевезення (тобто, перевезення між пунктами на територіях двох або більш держав) пасажирів, багажу чи вантажу (виключаючи пошту) і містить:

(а) будь-який наскрізний тариф або суму, яка призначена за міжнародне перевезення, що виставлене на ринку і вже спродане, включаючи наскрізні тарифи, розраховані доплати за перевезення через міжнародні дільниці або внутрішні дільниці, які є частиною міжнародної дільниці;

(б) комісійний збір, сплачуваний під час продажу квитків за перевезення пасажирів та багажу або під час укладення відповідних угод за перевезення вантажу;

(ц) умови, які визначають застосування тарифу або ціни за перевезення чи сплату комісійного збору.

Він також містить:

(д) будь-які суттєві переваги, надані у зв'язку з виконанням перевезення;

(е) будь-який тариф за перевезення на внутрішній дільниці, продане в додаток до міжнародного перевезення, яке не подане в продаж для виключно внутрішнього польоту і не може бути надане на рівних умовах усім міжнародним перевізникам і споживачам цих послуг.

Стаття 2

Надання комерційних прав

(1) Кожна Договірна Сторона надасть іншій Договірній Стороні з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень призначеними авіапідприємствами право:

(а) здійснювати політ через територію без посадки;

(б) приземлятися на її території з некомерційними цілями;

(ц) приземлятися на її території в пунктах, визначених на маршрутах, встановлених відповідно до пункту 2 нижче, щоб приймати на борт або знімати пасажирів, багаж, вантаж і пошту на комерційній основі.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden in einem Fluglinienplan durch Notenwechsel festgelegt.

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Hoheitsgebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

Artikel 3

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien kann jederzeit aufgenommen werden, wenn

a) die Vertragspartei, der die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechte gewährt werden, ein oder mehrere Unternehmen schriftlich bezeichnet hat und

b) die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, dem oder den bezeichneten Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den Fluglinienverkehr zu eröffnen.

(2) Die Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, erteilt vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dieses Artikels und des Artikels 9 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs.

(3) Eine Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der erstgenannten Vertragspartei für den Betrieb des internationalen Luftverkehrs zu erfüllen sind.

(4) Eine Vertragspartei kann jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei die Ausübung der nach Artikel 2 gewährten Rechte verweigern, wenn das Unternehmen auf Verlangen nicht den Nachweis erbringen kann, daß die Mehrheit des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften der anderen Vertragspartei oder dieser selbst zustehen.

(5) Eine Vertragspartei kann nach Maßgabe der Absätze 1 bis 4 ein von ihr bezeichnetes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen ersetzen. Das neu bezeichnete Unternehmen genießt die gleichen Rechte und unterliegt den gleichen Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 4

Widerruf oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 3 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 15 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 5

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein

(2) Маршрути, за якими призначені авіапідприємства Договірних Сторін зможуть здійснювати міжнародні повітряні сполучення, будуть вказані в Таблиці маршрутів шляхом обміну нотами.

(3) Вказане в пункті 1 не буде розглядатися стосовно призначених авіапідприємств однієї Договірної Сторони як право приймати на борт на території іншої Договірної Сторони пасажирів, багаж, вантаж і пошту для перевезення за винагороду в інший пункт на території іншої Договірної Сторони (каботаж).

Стаття 3

Призначення й дозвіл на здійснення польотів

(1) Здійснення міжнародних повітряних сполучень по маршрутах, визначених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди, може розпочатися в будь-який час за умови, якщо

(а) Договірна Сторона, якій надані права, вказані у Статті 2 (1) цієї Угоди, призначила одне чи декілька авіапідприємств письмово, і

(б) Договірна Сторона, яка надає ці права, дала дозвіл авіапідприємству чи авіапідприємствам почати повітряне сполучення.

(2) Договірна Сторона, яка надає ці права, із застереженням пунктів 3 і 4 нижче, а також Статті 9 цієї Угоди дає без затримки відповідний дозвіл на здійснення міжнародного повітряного сполучення.

(3) Кожна Договірна Сторона може вимагати від будь-якого авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, подати докази того, що воно здатне виконувати вимоги, визначені законами та правилами першої Договірної Сторони, які регулюють здійснення міжнародних повітряних сполучень.

(4) Кожна Договірна Сторона може відмовити будь-якому авіапідприємству, призначеному іншою Договірною Стороною, користуватися правами, наданими згідно зі Статтею 2 цієї Угоди, якщо таке авіапідприємство в змозі довести за вимогою, що переважне володіння та фактичний контроль над таким авіапідприємством належать громадянам чи корпораціям іншої Договірної Сторони.

(5) Кожна Договірна Сторона згідно з положеннями вищезазначених пунктів 1 – 4 матиме право замінити авіапідприємство, яке вона призначила, іншим авіапідприємством. Щойно призначене авіапідприємство матиме такі ж права і нести такі ж зобов'язання, як і авіапідприємство, яке воно заміняє.

Стаття 4

Скасування чи обмеження дозволу на здійснення польотів

Кожна Договірна Сторона може скасувати чи обмежити шляхом встановлення умов дозвіл, наданий відповідно Статті 3 (2) цієї Угоди, у разі, якщо це авіапідприємство не в змозі дотримуватись законів і правил Договірної Сторони, яка надає права, або не в змозі дотримуватись положень цієї Угоди чи виконувати зобов'язання, що з цього випливають. Таке скасування чи обмеження буде застосовано після консультації, як передбачено Статтею 15 цієї Угоди, якщо тільки негайне припинення здійснення польотів чи встановлення умов не є суттєвим для запобігання подальшим порушенням законів чи правил.

Стаття 5

Недискримінація при стягуванні зборів

Збори, стягувані на території однієї Договірної Сторони за користування аеропортами та іншими авіаційними засобами повітряними суднами будь-якого призначеного авіапідприємства іншої Сторони, не будуть вищі ніж ті, які стягують-

als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge eines inländischen Unternehmens in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 6

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Hoheitsgebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbematerial und Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Hoheitsgebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 7

Überweisung von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu überweisen.

Artikel 8

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Flug-

ся з повітряного судна національного авіапідприємства, що здійснює подібні міжнародні повітряні сполучення.

Стаття 6

Звільнення від сплати мита та інших зборів

(1) Повітряні судна, які експлуатуються будь-яким призначеним авіапідприємством однієї Сторони і входять на, відправляються потім з або пролітають через територію іншої Договірної Сторони, а також паливо, мастильні матеріали, запасні частини, комплектне обладнання і бортові запаси, що знаходяться на борту таких повітряних суден, будуть звільнені від сплати мита та інших зборів, стягуваних у зв'язку з імпортуванням, експортуванням або транзитом товарів. Це також буде застосовуватись до товарів, які знаходяться на борту повітряних суден та витрачаються під час польоту через територію останньої Договірної Сторони.

(2) Паливо, мастильні матеріали, запасні частини, комплектне обладнання та бортові запаси, тимчасово імпортовані на територію будь-якої Сторони, де вони негайно чи після збереження встановлені або іншим чином взяті на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, або іншим чином знову експортовані з території першої Договірної Сторони, будуть звільнені від сплати мита та інмших зборів, згаданих у пункті 1 вище. Рекламні матеріали та перевізні документи будь-якого призначеного авіапідприємства також будуть звільнені від сплати мита та інших зборів, зазначених вище в пункті 1, коли вони будуть імпортовані на територію іншої Договірної Сторони.

(3) Паливо та мастильні матеріали, взяті на борт повітряного судна призначеного авіапідприємства будь-якої Договірної Сторони на території іншої Договірної Сторони та використані під час здійснення міжнародних повітряних сполучень, будуть звільнені від сплати мита та інших зборів, згаданих у пункті 1 вище, також і від сплати будь-яких інших спеціальних споживчих зборів.

(4) Будь-яка Договірна Сторона може зберігати майно, згадане в пунктах 1 – 3 вище, під митним наглядом.

(5) Якщо не стягуються мита або інші збори, якими обкладається майно, згадане в пунктах 1 - 3 вище, таке майно не буде підлягати економічним санкціям чи обмеженням на імпортування, експортування або транзит, які могли б застосовуватись в іншому випадку.

(6) Кожна Договірна Сторона на основі взаємності надасть звільнення від сплати податку з обігу або подібних непрямих податків на товари та послуги, які надаються будь-якому авіапідприємству, призначеному іншою Договірною Стороною, і використовуються з метою його діяльності. Звільнення від сплати податків може здійснюватися у формі нестягування або відшкодування.

Стаття 7

Переказ зароблених коштів

Кожна Договірна Стогона надасть будь-якому авіапідприємству, призначеному іншою Договірною Стороною, право переказувати в свій головний офіс у будь-який час будь-яким чином, вільно і без обмежень, у будь-якій вільно конвертованій валюті та за офіційним курсом обміну доход, отриманий від продажу авіатранспортних послуг на території іншої Договірної Сторони.

Стаття 8

Принципи, які регулюють експлуатацію договірних ліній

(1) Будь-якому призначеному авіапідприємству кожної Договірної Сторони буде надана справедлива та рівна мож-

linienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraussehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten in dritten Staaten auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Hoheitsgebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

ливість здійснювати повітряні сполучення по маршрутах, встановлених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди.

(2) Під час здійснення міжнародних повітряних сполучень по маршрутах, встановлених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди, будь-яке призначене авіапідприємство будь-якої Договірної Сторони буде брати до уваги інтереси будь-якого призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони для того, щоб не завдати шкоди повітряним перевезенням, які останнє авіапідприємство здійснює по цих же маршрутах або їх дільницях.

(3) Головною метою здійснення міжнародних повітряних сполучень по маршрутах, встановлених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди, буде надання ємності, співрозмірної з прогнозованим попитом на перевезення з та на територію Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємства. Право таких авіапідприємств перевозити комерційне завантаження між пунктами на маршруті, встановленому відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди, які знаходяться на території іншої Договірної Сторони, та пунктами в третіх країнах, буде використано в інтересах планомірного розвитку міжнародного повітряного транспорту таким чином, що ємність залежить від:

(а) попиту на перевезення з та на територію Договірної Сторони, яка призначає авіапідприємства;

(б) попиту на перевезення, існуючого в зонах, через які проходять повітряні сполучення, з урахуванням місцевих та регіональних повітряних сполучень;

(ц) вимог економічної експлуатації наскрізних маршрутів перевезення.

(4) Щоб надати справедливу та рівну можливість експлуатації договірних ліній будь-якому призначеному авіапідприємству, частота сполучень, типи використовуваних повітряних суден стосовно ємності, а також розклади рейсів будуть підлягати затвердженню авіаційними владами Договірних Сторін.

(5) Авіаційні влади Договірних Сторін, за необхідністю, намагатимуться досягти задовільного погодження стосовно транспортної ємності та частот.

Artikel 9

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Стаття 9

Надання експлуатаційної інформації та статистики

(1) Кожне призначене авіапідприємство буде надавати авіаційним владам Договірних Сторін не менш ніж за місяць до початку здійснення повітряних сполучень відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди та до початку кожного наступного періоду, на який встановлюється розклад, тип обслуговування, типи повітряних суден, що експлуатуються, і розклади рейсів. Короткочасні зміни повідомляються негайно.

(2) Авіаційні влади однієї Договірної Сторони будуть надавати авіаційним владам іншої Сторони за їх проханням такі періодичні або статистичні дані щодо призначених авіапідприємств, які можуть бути обгрунтовано зажадані з метою перегляду ємності, яка надається будь-яким призначеним авіапідприємством першої Договірної Сторони на маршрутах, встановлених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди. Такі дані повинні включати всю інформацію, необхідну для визначення обсягу, походження та призначення таких перевезень.

Artikel 10

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen auf den nach Artikel 2 Absatz 2 festgelegten Linien angewendet werden, bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde

Стаття 10

Тарифи

(1) Тарифи, які застосовуються призначеним авіапідприємством на маршрутах, встановлених відповідно до Статті 2 (2) цієї Угоди, підлягають затвердженню авіаційни-

der Vertragspartei, in deren Hoheitsgebiet der Abgangspunkt der Flugreise liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden die Tarife spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vor.

(4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von einundzwanzig Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

(5) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei der Auffassung, daß ein Tarif, der von der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei genehmigt wurde und von deren bezeichneten Unternehmen angewendet wird, Absatz 2 nicht entspricht, so kann die Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um Konsultationen nach Artikel 15 ersuchen.

Artikel 11

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Hoheitsgebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Das in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigte Personal benötigt jedoch keine Arbeitserlaubnis.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen oder andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in jeder Währung zu verkaufen.

Artikel 12

Luftsicherheit

(1) In Übereinstimmung mit ihren völkerrechtlichen Rechten und Pflichten bekräftigen die Vertragsparteien ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Ohne den allgemeinen Charakter ihrer völkerrechtlichen Rechte und Pflichten einzuschränken, handeln die Vertragsparteien insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über

ми владами Договірної Сторони, на території якої знаходиться пункт відправлення перевезення.

(2) При встановленні своїх тарифів призначені авіапідприємства будуть брати до уваги собівартість експлуатації, розумний прибуток, переважні умови конкуренції та ринку, а також інтереси споживачів транспортних послуг. Компетентні авіаційні влади можуть відмовити в затвердженні такого тарифу тільки в тому разі, якщо він не відповідає цим критеріям.

(3) Тарифи будуть подані призначеними авіапідприємствами авіаційним владам для затвердження не менш ніж за один місяць до передбаченої дати їх введення.

(4) Якщо авіаційні влади однієї Договірної Сторони не згодні з тарифом, наданим для затвердження, вони проінформують заінтересоване авіапідприємство протягом двадцяти одного дня після дати надання такого тарифу. У такому разі цей тариф не буде застосовуватись. Діючий до цього часу тариф, котрий повинен був бути замінений новим тарифом, буде продовжувати застосовуватись.

(5) Якщо авіаційні влади Договірної Сторони вважають, що будь-який тариф, затверджений авіаційними владами іншої Договірної Сторони та використовуваний її призначеним авіапідприємством, не відповідає положенням пункту 2 вище, авіаційні влади першої Сторони можуть запитати консультації з авіаційними владами іншої Сторони відповідно до Статті 15 цієї Угоди.

Стаття 11

Комерційна діяльність

(1) Кожна Договірна Сторона на основі взаємності надасть призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони право утримувати на своїй території такі офіси, а також адміністративний, комерційний та технічний персонал, які необхідні призначеному авіапідприємству.

(2) Відкриття офісів та працевлаштування персоналу, згаданого в пункті (1) вище, будуть проведені згідно з законами й правилами відповідної Договірної Сторони, таких, як закони та правила, що стосуються допуску та перебування іноземців на території відповідної Договірної Сторони. Для персоналу, працюючого в згаданих у пункті 1 вище офісах, не буде, однак, вимагатися дозвіл на роботу.

(3) Кожна Договірна Сторона на основі взаємності надасть будь-якому призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони право самостійного обслуговування пасажирів, багажу, вантажу та пошти для призначених або інших авіапідприємств іншої Договірної Сторони. Це право не включає виконання послуг авіабортового наземного технічного обслуговування (наземне технічне обслуговування повітряних суден), яке залишається прерогативою служб аеропорту.

(4) Кожна Договірна Сторона надасть будь-якому призначеному авіапідприємству іншої Договірної Сторони право продавати свої транспортні послуги з використанням власних перевізних документів безпосередньо у своїх власних офісах по продажу та через своїх агентів на території іншої Договірної Сторони будь-якому покупцю в будь-якій валюті.

Стаття 12

Авіаційна безпека

(1) Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями в межах міжнародного права Договірні Сторони підтверджують прийняте ними взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання. Не обмежуючи загальне застосування своїх прав та зобов'язань згідно з міжнародним правом, Договірні Сторони, зокрема, будуть діяти відповідно до положень Конвенції про злочини

strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichneten Protokoll zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, in Ergänzung des am 23. September 1971 in Montreal beschlossenen Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Hoheitsgebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Zivilluftfahrt-Abkommens bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet oder den Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die

та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Монреалі 23 вересня 1971 року, Протоколу про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, підписаного в Монреалі 24 лютого 1988 року, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, вчинену в Монреалі 23 вересня 1971 року.

(2) Договірні Сторони забезпечать за проханням всю необхідну допомогу одна одній для запобігання незаконному захопленню цивільного повітряного судна та іншим актам незаконного втручання, спрямованим проти безпеки такого повітряного судна, його пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрозі безпеці цивільної авіації.

(3) У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільного повітряного судна або з іншими актами незаконного втручання, спрямованими проти безпеки повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони, проводячи консультації, допоможуть одна одній шляхом полегшення зв'язку та вживання відповідних заходів, спрямованих на те, щоб усунути швидко і, відповідно, з мінімальним ризиком для життя такі дії чи загрозу дій.

(4) Кожна Договірна Сторона вживе заходів, котрі вона може вважати практично необхідними, щоб забезпечити затримання на землі повітряного судна, яке зазнало акту незаконного захоплення та знаходиться на її території, якщо тільки відправлення не викликано необхідністю зберегти життя членам екіпажу і пасажирам. Ці заходи, якщо можливо, мають бути вжиті на засаді взаємних консультацій.

(5) Договірні Сторони у своїх відносинах будуть діяти відповідно до положень з авіаційної безпеки, встановленими Міжнародною організацією цивільної авіації та визначеними як Додатки до Конвенції в тому ступені, в якому такі положення з безпеки застосовні до Договірних Сторін; вони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден їх реєстрації або експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються чи мають основне місце діяльності на їх території, та експлуатанти аеропортів на їх території діяли відповідно до таких положень з авіаційної безпеки.

(6) Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що до таких експлуатантів повітряних суден може бути висунута вимога додержуватись положень з авіаційної безпеки, згаданих у пункті 5 вище, котрі передбачаються іншою Договірною Стороною для прибуття на, відправлення з або перебування в межах території цієї іншої Договірної Сторони. Кожна Договірна Сторона забезпечить вживання ефективних заходів у межах її території для захисту повітряних суден та перевірки пасажирів, екіпажу, поклажі, а також застосування відповідних заходів безпеки щодо багажу, вантажу та бортових запасів перед і під час прийому на борт чи навантаження. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розгляне будь-яке прохання іншої Сторони щодо вживання обгрунтованих спеціальних заходів з безпеки у відповідь на конкретну загрозу.

(7) Якщо Договірна Сторона не дотримується положень з авіаційної безпеки, авіаційні влади іншої Договірної Сторони можуть запитати негайного проведення консультацій з авіаційними владами першої Договірної Сторони. Неможливість досягнення задовільної згоди протягом місяця від дати такого запиту зробить підстави, щоб відмовити в на-

Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 13

Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Auf Ersuchen einer Vertragspartei gestattet die andere Vertragspartei den Unternehmen, die in beiden Staaten Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch den ersuchenden Staat erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, daß sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise nicht nur im unmittelbaren Transit im Hoheitsgebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in das Land zurück, in dem zuvor festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Staat aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in einen Staat, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 14

Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 15

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 14 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 16

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 15 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei

данні, скасувати, обмежити або встановити умови стосовно дозволу на виконання польотів авіапідприємств першої Договірної Сторони. Якщо це вимагається крайньою необхідністю, кожна Договірна Сторона може вживати тимчасові заходи до закінчення місяця.

Стаття 13

Іммiграцiя та контроль документів, необхідних при перевезенні

(1) За запитом будь-якої Сторони інша Договірна Сторона дозволить авіапідприємствам, які використовують комерційні права в обох країнах, вживати заходів, гарантуючих, що перевозяться тільки пасажири з перевізними документами, котрі вимагаються для в'їзду або транзиту через країну, яка подала запит.

(2) Кожна Договірна Сторона прийме для перевірки особу, повернену з пункту призначення після визнання її недопущеною в цей пункт, якщо ця особа раніш перебувала на її території перед посадкою на борт, виключаючи випадок прямого транзиту. Договірна Сторона не буде повертати таку особу в країну, де вона раніш була визнана недопущеною.

(3) Це положення не припускає перешкоджения державним владам проводити подальшу перевірку повернутої недопущеної особи для визначення її можливого перебування в країні або зробити приготування для її трансферу, переміщення чи депортації в країну, громадянином якої вона є,або де іншим чином можливе її перебування. Якщо особа, котра була визнана недопущеною, загубила або має пошкоджені документи, необхідні під час перевезення, Договірна Сторона прийме замість них документ, посвідчуючий обставини відправлення та прибуття, який виписаний державними владами Договірної Сторони, де особа була визнана недопущеною.

Стаття 14

Обмін думками

Між авіаційними владами Договірних Сторін за потребою буде проводитись обмін думками для досягнення тісного співробітництва і згоди з усіх питань щодо застосування цієї Угоди.

Стаття 15

Консультації

У будь-який час будь-якою Договірною Стороною можуть бути запитані консультації з метою обговорення поправок до цієї Угоди чи Таблиці маршрутів або з питань щодо тлумачення. Те ж саме стосується дискусій щодо застосування цієї Угоди, якщо будь-яка Договірна Сторона вважає, що обмін думками в межах застосування Статті 14 цієї Угоди не призвів до будь-яких задовільних результатів. Такі консультації розпочнуться протягом двох місяців з дати одержання запиту іншою Договірною Стороною.

Стаття 16

Врегулювання спорів

(1) Якщо будь-який спір щодо тлумачення чи застосування цієї Угоди не може бути врегульований відповідно до Статті 15 цієї Угоди, питання його вирішення буде надано арбітражному суду на вимогу будь-якої Сторони.

(2) Такий арбітражний суд буде кожного разу організований згідно з такими положеннями: Кожна Договірна Сторона призначить по одному арбітру, а ці два арбітри домовляться стосовно їх голови – громадянина третьої країни, який призначається Урядами. Такі арбітри будуть призначені протя-

Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 17

Mehrseitige Übereinkommen

Tritt ein von den Vertragsparteien angenommenes allgemeines mehrseitiges Luftverkehrsübereinkommen in Kraft, so gehen dessen Bestimmungen vor. Erörterungen zur Feststellung, inwieweit ein mehrseitiges Übereinkommen dieses Abkommen beendet, ersetzt, ändert oder ergänzt, finden nach Artikel 15 statt.

Artikel 18

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Notenwechsel nach Artikel 2 Absatz 2 werden der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Registrierung übermittelt.

Artikel 19

Frühere Abkommen

Mit Inkrafttreten dieses Abkommens tritt das Abkommen vom 11. November 1971 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken über den Luftverkehr im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Ukraine außer Kraft.

Artikel 20

Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem beide Regierungen einander notifiziert haben, daß die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Abkommens erfüllt sind.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 21

Kündigung

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem

гом двох місяців, а голова – протягом трьох місяців від дати, коли одна Договірна Сторона проінформувала іншу Договірну Сторону про свій намір передати питання врегулювання спору до арбітражного суду.

(3) Якщо строки, визначені у пункті 2 вище, не додержані, будь-яка Договірна Сторона при відсутності будь-якої супутньої розбіжності може запросити Президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації зробити необхідні призначення. Якщо Президент є громадянином будь-якої Договірної Сторони або якщо він з інших обставин не може виконувати цю функцію, Віцепрезидент, котрий є його заступником, зробить необхідні призначення.

(4) Арбітражний суд прийме свої рішення більшістю голосів. Такі рішення будуть обов'язковими для Договірних Сторін. Кожна Договірна Сторона візьме на себе видатки свого власного члена, а також свого представництва на арбітражних засіданнях; видатки голови та будь-які інші видатки будуть розподілені нарівно Договірними Сторонами. З усіх інших питань арбітражний суд визначить свою власну процедуру.

Стаття 17

Багатосторонні конвенції

У разі набрання чинності загальною багатосторонньою конвенцією щодо повітряного транспорту, яка визнана Договірними Сторонами, положення цієї конвенції будуть переважати. Будь-які дискусії стосовно визначення ступеня, в якому ця Угода обмежена, замінена, змінена або доповнена положеннями багатосторонньої конвенції, будуть проведені відповідно до Статті 15 цієї Угоди.

Стаття 18

Реєстрація в міжнародній організації цивільної авіації

Ця Угода, будь-які поправки до неї та будь-який обмін нотами згідно зі Статтею 2 (2) цієї Угоди будуть передані в Міжнародну організацію цивільної авіації лдя реєстрації.

Стаття 19

Попередні угоди

З набуттям чинності цією Угодою втрачає чинність Угода між Урядом Союзу Радянських Соціалістичних Республік і Урядом Федеративної Республіки Німеччина про повітряне сполучення від 11 листопада 1971 року щодо України та Федеративної Республіки Німеччина.

Стаття 20

Набуття чинності, строк дії

(1) Ця Угода набере чинності через один місяць від дати, коли Уряди нотифікують один одному, що необхідні внутрішні вимоги для набрання цією Угодою чинності виконані.

(2) Ця Угода буде укладена на невизначений строк.

Стаття 21

Втрата чинності

Будь-яка Договірна Сторона може в будь-який час надіслати іншій Договірній Стороні повідомлення про своє рішення припинити чинність цієї Угоди; таке повідомлення буде одночасно надіслано до Міжнародної організації цивільної авіації. В такому випадку ця Угода втратить чинність через дванадцять місяців від дня одержання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення про втрату чинності не відкликано за згодою до закінчення цього строку. Якщо відсутнє підтвердження про

Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

одержання іншою Договірною Стороною повідомлення, воно вважатиметься одержаним через чотирнадцять днів після отримання повідомлення Міжнародною організацією цивільної авіації.

Geschehen zu Kiew am 10. Juni 1993 in zwei Urschriften, jede in deutscher und ukrainischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Вчинено в м. Києві „10“ червня 1993 року у двох примірниках німецькою та українською мовами, причому обидва тексти мають однакову силу.

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland
За Уряд Федеративної Республіки Німеччина
J. Trumpf
Matthias Wissmann

Für die Regierung der Ukraine
За Уряд України
O. D. Klimpusch

Denkschrift zum Abkommen

I. Allgemeines

Schwerpunkt des deutschen Luftverkehrs ist der internationale Fluglinienverkehr. Er kann nur betrieben werden, wenn die ausländischen Staaten, die überflogen oder angeflogen werden sollen, deutschen Luftfahrtunternehmen entsprechende Verkehrsrechte gewähren.

Nach allgemeinen internationalen Gepflogenheiten werden diese Rechte grundsätzlich in zweiseitigen Luftverkehrsabkommen eingeräumt. Um ein derartiges Abkommen handelt es sich bei dem am 10. Juni 1993 in Kiew unterzeichneten Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Ukraine.

Die eingeräumten Verkehrsrechte werden in einem als Protokoll vereinbarten Fluglinienplan festgelegt. Diese Form der Vereinbarung wurde gewählt, um die Fluglinienrechte den Verkehrsanforderungen jeweils leichter und schneller anpassen zu können.

II. Besonderes

Artikel 1 erläutert die im Abkommen verwendeten Begriffe.

Artikel 2 legt die gewährten Freiheitsrechte der Zivilluftfahrt in den Beziehungen zwischen den Vertragsparteien fest.

Die Artikel 3 und 4 legen das Verfahren für die Erteilung, die Verweigerung und den Widerruf der Betriebsgenehmigung zur Durchführung des Fluglinienverkehrs fest. Von dem Recht eines Widerrufs der Betriebsgenehmigung darf grundsätzlich nur nach Konsultationen der Vertragsparteien Gebrauch gemacht werden.

Artikel 5 sichert Inländerbehandlung zu bei den im Zusammenhang mit der Benutzung der Flughäfen anfallenden Gebühren.

Artikel 6 gewährt auf der Basis der Gegenseitigkeit weitgehende Zoll- und Abgabenfreiheit für verwendete Luftfahrzeuge einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte. Er sichert darüber hinaus auf der Basis der Gegenseitigkeit Vergünstigungen auf dem Gebiet der Umsatzsteuer oder einer ähnlich ausgestalteten indirekten Steuer zu.

Artikel 7 gewährt das Recht auf freien Gewinntransfer.

Artikel 8 soll ein zufriedenstellendes Beförderungsangebot sicherstellen. Ausgegangen wird vom Prinzip der beiderseitigen Genehmigung insbesondere hinsichtlich der Frequenz der Flugdienste, der Kapazität sowie der Flugpläne.

Artikel 9 verpflichtet zur Übermittlung von Betriebsangaben und zum Austausch der Statistiken.

Artikel 10 enthält in Ergänzung zu den in Artikel 8 enthaltenen Grundsätzen nähere Bestimmungen hinsichtlich der Tarifgestaltung.

Artikel 11 regelt das Niederlassungsrecht der bezeichneten Luftfahrtunternehmen, das Recht der Selbstabfertigung und das Recht des freien Verkaufs der Beförderungsdienste.

Artikel 12 verpflichtet die Vertragsparteien zur Einhaltung der völkerrechtlichen Pflichten zur Sicherheit der Zivilluftfahrt vor rechtswidrigen Eingriffen, welche konkretisiert werden.

Artikel 13 gibt die Möglichkeit der Kontrolle der Fluggäste im Hinblick auf die erforderlichen Einreisedokumente und verpflichtet die Vertragsparteien zur Rücknahme der von der anderen Vertragspartei zurückgewiesenen Fluggäste.

Die Artikel 14 bis 21 befassen sich mit dem Meinungsaustausch, den Konsultationen, der Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich der Möglichkeit zur Anrufung eines Schiedsgerichts. Entsprechende Regelungen sind in Luftverkehrsabkommen üblich und zum Ausgleich möglicher Meinungsverschiedenheiten zweckmäßig. Sie enthalten darüber hinaus die international üblichen Kündigungs-, Registrierungs- und Schlußbestimmungen sowie die Behandlung früherer Abkommen und die Festlegung des Vorrangs eines mehrseitigen Luftverkehrsübereinkommens.

Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn 527326 7.95
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333